



## INTERFRIGO EN 1982

En 1982, dans le créneau qui intéresse tout particulièrement Interfrigo, société de transports ferroviaires sous température dirigée, on a pu relever quelques caractéristiques générales de nature à influencer le trafic. Une baisse du pouvoir d'achat dans l'ensemble des pays où Interfrigo étend sa zone d'action, une abondance des récoltes nationales de fruits et des restrictions à l'importation dans certains pays se sont traduites, sur le plan des échanges commerciaux, par un fléchissement de la consommation et des importations. La capacité excédentaire des moyens de transports a entraîné une accentuation de la concurrence entre la route et le rail.

Vu globalement, le résultat d'Interfrigo en 1982 est à la baisse. Le trafic global exprimé en tonnes-kilomètres a diminué de 10,8%; le volume total transporté (en tonnes) a diminué de 9,4%; et le nombre d'expéditions a pour sa part baissé de 11,4%. Le parcours moyen des chargements, établi à 1.378 kilomètres, accuse aussi un recul: 1,6%. Seul élément positif dans les résultats globaux: le chargement moyen des wagons, passé de 13,95 à 14,24 tonnes, soit une augmentation de 2,1%.

A l'analyse, on constate que le trafic des wagons de faible capacité a régressé de 19,6% en nombre d'expéditions, tandis que celui des wagons à très grande et à super capacité n'a pour sa part reculé que de 4%.

Signalons encore que l'absence de trafic pour le Proche Orient du mois de juin au mois d'octobre a pesé d'un certain poids dans les résultats globaux, et que les acheminements entre les pays méditerranéens et l'Europe centrale et du nord ont été fortement touchés.

Si l'on envisage le trafic par grandes catégories d'exploitation, on constate que le secteur de la location à longue durée enregistre



une croissance de 9,3%. Parmi les trafics de ce secteur, on peut mentionner les acheminements de vin bulgare pour l'URSS, les transports de viande congelée de RDA pour l'URSS, et trois trafics qui intéressent la Belgique: des fruits et légumes à destination de la Suisse, des chicons pour la même destination, et des bananes d'Anvers pour la Suisse, l'Autriche et l'Italie. Ce trafic de bananes a influencé très fort le volume d'expéditions au départ de Belgique, qui a progressé de 44,6%.

Dans le concert des pays participants, la Belgique est très bien située: c'est chez nous que le trafic d'Interfrigo a évolué le plus favorablement, puisque l'ensemble des mouvements, au départ et à l'arrivée, s'est accru de 13,4%. Nous sommes suivis de près par la Suède, dont le trafic a augmenté de 11,8%. Le trafic suisse est aussi en progrès. Par contre, les mouvements ont régressé de 22,6% en RFA, de 19,8% en Hollande, de 13,9% en France, de 13% en Autriche, et de 5% en Italie.

L'année 1983 sera principalement marquée par deux grands éléments: la transformation d'une première tranche de wagons réfrigérants de très grande capacité en vue d'offrir une hauteur libre de portes de 2,20 m, dans l'intérêt de la palettisation des chargements; trois wagons prototypes de grande capacité sont d'ores et déjà livrés et mis en essais commerciaux.

Interfrigo va intensifier ses efforts commerciaux dans plusieurs pays d'Europe occidentale; ce mouvement se poursuivra dans d'autres pays également de manière à améliorer l'impact du transport ferroviaire sous température dirigée et à donner une plus grande force compétitive par rapport au transport routier à cette société internationale.



## INTERFRIGO EXTENSION DE L'ENTENTE TARIFAIRE 1997

Les délégués des réseaux membres de l'entente tarifaire 1997 se sont rencontrés pour leur réunion annuelle en mars au siège d'Interfrigo, à Bâle.

Un point important de l'ordre du jour était la demande d'adhésion à l'entente des chemins de fer de l'Etat Polonais (PKP). Les délégués réunis à cette conférence présidée par les CFF en tant que réseau gérant se sont prononcés à l'unanimité en faveur de cette demande d'adhésion.

L'affiliation des PKP à l'entente tarifaire 1997 permettra à Interfrigo, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 83, d'établir sur une base tarifaire uniforme et favorable ses prix pour les transports sous régime de température dirigée en wagons frigorifiques et réfrigérants effectués dans le cadre de son offre de "service complet" en transit par la Pologne.



## INTERFRIGO MEILLEURE CHARGE UTILE POUR LES GROS PORTEURS

Interfrigo a lancé, dans les ateliers de quatre constructeurs européens, un programme de transformation de 600 wagons réfrigérants de très grande capacité, codifiés Ibbehps.

Décrivons un peu:

**I** = wagon réfrigérant avec isolation thermique

**bb** = avec essieux indépendants - à très grande surface utile (plus de 27 m<sup>2</sup>)

**e** = avec circulation d'air électrique

**h** = avec isolation thermique classe IR

**p** = sans caillebotis

**s** = admis à des vitesses de 100 km/h.

Sur ces wagons à deux essieux, les ressorts de suspension à huit lames sont remplacés par des ressorts à neuf lames. La charge admise par essieu s'en trouve augmentée: elle passe de 18 à 20 tonnes pour le transport en régime S (trains rapides). Ces travaux, d'un montant global de 600.000 francs suisses, seront terminés fin 83.

La limite de charge par wagon est donc accrue de 4 tonnes, ce qui améliore la qualité de ces wagons aptes à la palettisation, de plus en plus demandés par la clientèle.

Interfrigo utilise environ 6.000 wagons d'une surface utile de 27 m<sup>2</sup>, dont elle est propriétaire ou qui appartient au parc des réseaux membres. Elle dispose en outre, pour le trafic international sous température dirigée, de 15.000 wagons d'un volume utile inférieur.